

MAISA SALES GAMA TOBIAS
ALBERTO CARLOS DE MELO LIMA
(Organizadores)

URBANIZAÇÃO & MEIO AMBIENTE

Volume 2

Belém
Unama
2013



TERRITORIALIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM, 2000 A 2008

CASTRO, C. J. N.*
LIMA, J. J. F.**

RESUMO

O presente artigo analisa a territorialização das linhas de ônibus nos anos de 2000 e 2008 na Região Metropolitana de Belém (RMB). Nacionalmente, grandes grupos de transportadores de passageiros incidem direta e indiretamente nas empresas de ônibus da RMB, intensificando o conflito entre estas na busca de assegurar suas territorialidades e sua reprodução econômica. Confronta-se, com o método analítico, o conceito geográfico de território e as modificações nas composições de capital das empresas no período estado anteriormente. Os resultados do estudo indicam que há associações entre a configuração dos territórios criados pelos fluxos de linhas de ônibus e o movimento de fusão entre empresas, compartilhamento de linhas como estratégia para manutenção das empresas, diminuição dos efeitos de falências de empresas para o sistema e entrada de novas empresas na RMB no período.

Palavras-chave: Geografia. Cartografia. Geoprocessamento. Transporte Urbano.

ABSTRACT

The territoriality of the bus system in the Metropolitan Region of Belém, Brazil (MRB) is analyzed for the years 2000 and 2008 to subsidize an understanding of capital accumulation of companies that operate the passenger public system. Geographical concepts of

* CASTRO, Carlos Jorge Nogueira. Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Geografia – PPGE, Universidade Federal do Pará - UFPA, Rua Augusto Correa, 1, Belém-Pará. E-mail: carlosjorge319@yahoo.com.br.

** LIMA, José Júlio Ferreira. Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGE, Universidade Federal do Pará – UFPA, Rua Augusto Corrêa, 1, Belém-Pará. E-mail: jllima@ufpa.br.



territory and the modifications in the composition of capital partitions of the companies of the period are confronted as methodology. The results of the study indicate that there are associations between the configuration of the territories created by the flow of lines and fusion of companies, line shares as part of the strategies of the maintenance of companies, reduction on the effects of bankrupt on the system and the entrance of new companies in the MRB in the period.

Keywords: Geography. Cartography. Geoprocessing. Urban Transportation.

1 INTRODUÇÃO

A primeira década do século XXI inicia-se envolvida em novas contingências sociais nas cidades. Se antes os problemas resultavam da dificuldade, escassez e de veículos para o transporte de pessoas e/ou mercadorias da periferia para os centros e entre periferias, atualmente os problemas urbanos se espriam em fluxos na escala metropolitana. A demanda econômica tem impulsionado no século XXI por maior conectividade entre os espaços resultando em um número cada vez maior nos desejos de viagens e comunicação desafiando nas cidades dos países periféricos as políticas de planejamento e gestão logística do Sistema de Transporte Urbano. O rebatimento principal disto é a saturação da circulação viária nos centros urbanos, devido estes se encontrarem comprometidos no seguimento de transportes, com elevado índice de veículos, com elevação do nível de congestionamento e, conseqüente diminuição do nível de conforto e de segurança nos deslocamentos diários.

O Brasil e o mundo adentraram ao século XXI em meio à crise econômica internacional que se apresentava em 2000 como um fator de reformulações no setor produtivo em escala global. Por volta de 2002, o Brasil apresentou um quadro de recuperação econômica no setor produtivo, e a mudança de governança no país refletiu politicamente para uma nova postura do país naquela escala, sucedida por seis anos de crescimento, quando então,

em 2008 o mundo entrou em recessão novamente, voltando ao amargo e espiral período de crise. Todavia, diferentemente de crises anteriores, o governo brasileiro, estimulou o consumo de bens de produção por parte da população através do crédito, possibilitando maior giro ao capital rentista. Dentre estes bens de produção, a indústria automobilística foi a mais beneficiada no projeto de redução de Impostos sobre Produtos Industrializados – IPI. A economia manteve-se aquecida, todavia, os impactos destas medidas, dissolveram-se nos grandes centros urbanos e nas regiões metropolitanas brasileiras.

Tal impacto foi considerável, o que levou ao choque entre políticas públicas, estabelecidas pelos diferentes ministérios. Em 2007 quando o Ministério das Cidades – MC, lança o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – BRASIL ACESSÍVEL, como importante instrumento de viabilização de avanços no Sistema de Transporte Urbano, o programa acabou sendo atrofiado devido ao estímulo ao consumo de veículos automotor, como acima exposto. A política econômica brasileira manteve o crescimento da frota brasileira de veículos. Esta permaneceu em alta, partindo de 29.722.950 veículos emplacados no ano de 2000, alcançando a marca de 54.506.661 veículos em 2008, para em 2012 atingir 70.543.535 veículos emplacados, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2013). Com a elevação da quantidade de veículos em circulação nas metrópoles brasileiras, estimuladas economicamente pelo Estado tornou-se um empecilho para o desenvolvimento das relações sociais.

Compondo nova pauta de discussões, principalmente no Ministério dos Transportes e no Ministério das Cidades, aos quais elaboraram planos voltados a reorientar os municípios, quanto aos seus problemas de circulação urbana, transportes, e acessibilidade, as orientações governamentais visam garantir a sustentabilidade econômica e social, a reestruturação das ações nos municípios, aperfeiçoando os planos, de modo, a permitir o direito de livre acesso, facilitado aos conteúdos da cidade e do modo de vida urbano. Todavia, a proposição de metodologias



de análises que contemplem a especificidade da área de estudo, adequando aos problemas oriundos do Sistema de Transporte Urbano, na Metrópole e em sua Região Metropolitana se apresentam ainda como estudos de primeira ordem, no sentido de movimento urbano.

Assim, a logística de transporte urbano vem passando por comprometimentos relacionados principalmente à gestão do sistema, o que demanda uma articulação entre o setor público e o setor privado. Neste paper, o olhar sobre o espaço geográfico das linhas de ônibus urbanos, regulamentadas pela Agência de Mobilidade Urbana de Belém (AMUB), criada em 2013 em Belém em substituição a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) busca à luz da categoria geográfica territorial, compreender os processos que constituíram e moldaram as configurações territoriais das empresas que atendem Belém e Região Metropolitana correlacionando com os modificações na composição das empresas no que diz respeito ao tamanho de seus capitais, a suas continuidades enquanto empresas separadas ou quanto a composição de capitais mediante o registro de falências, entrada de novas empresas regulamentadas pelo poder público no período compreendido entre os anos de 2000 e 2008. Trata-se de um período importante como marco analítico, pois, coincide com alterações na gestão do sistema de transporte em Belém e a crise econômica mundial, o que gera reformulações no sistema capitalista, ou seja, novas formas de composição dos capitais das empresas serão vistos em contraponto aos territórios cobertos pelas empresas no espaço da Região.

Sugere-se que existam relações entre a territorialização advinda do processo de acumulação capitalista conforme observa-se nas alterações dos capitais das empresas e o processo territorial onde a densidade demográfica, densidade viária irá promover modificações na viscosidade do transporte. Obviamente, outras variáveis estão incluídas nesta equação de problemas urbanos como a localização de empreendimentos imobiliários que demandam reorientações do Sistema, a mudança da governança política, a dinâmica demográfica entre

os municípios envolvidos diretamente e indiretamente na análise, e as ações dos empresários diretamente relacionados ao Sistema de Transporte Urbano, concentrando a atenção neste momento nos empresários que fazem parte do Subsistema de Transporte Público de Passageiros acredita-se que seja uma contribuição relevante para a discussão do transporte público.

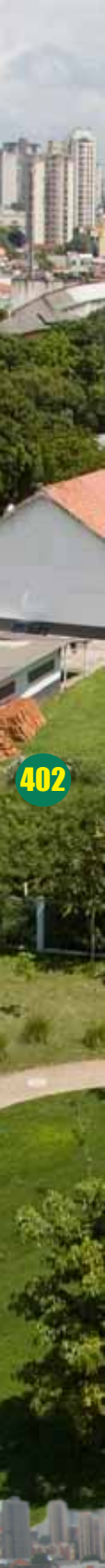
2 A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO E O SISTEMA DE TRANSPORTES URBANOS

A necessidade de estudos geográficos sobre o Sistema de Transporte Urbano acompanha a necessidade de ordenamento através do planejamento do Subsistema de Transporte Público de Passageiros, pois, a partir da intensidade de fluxos entre dois ou mais fixos ocorre a diversificação das conectividades humanas, promovendo múltiplos deslocamentos e gerando choques entre fluxos, que acarretam sérios problemas no Sistema de Transporte Urbano. Partindo desta necessidade, deste ponto em diante, a geografia enquanto ciência do espaço possui elementos analíticos capazes de abarcar as ações correntes na sociedade e apresentá-las diante de suas categorias. Neste momento inicial, toma-se como observação o espaço geográfico que se constrói cotidianamente na sociedade, para posteriormente adentrar nos campos de forças que moldam as configurações territoriais das empresas de ônibus e dos demais agentes, à luz da categoria território.

A organização interna do espaço tornou-se uma preocupação principal do pensamento e da ação política conforme Gottmann (1952,1996). Esboçando a necessidade de maiores análises nas relações estabelecidas entre o centro e a periferia quando se trata da organização do território, onde o centro tem sua importância econômica; a periferia por sua vez, expressa sua importância ao possuir um excedente de pessoas potencialmente dispostas a exercerem atividades econômicas para atender a população tanto ao centro, quanto da periferia que busca no centro serviços indisponíveis ou de baixa qualidade no centro (SOJA, 1996).

Dentre as contribuições, Santos (2008) promove





abordagens sobre os fixos e os fluxos como objeto passível de uma leitura geográfica, advertindo para a maior artificialidade dos fixos e sua maior fixação ao solo, sendo os fluxos cada vez mais intensos, mais amplos, mais numerosos, e mais rápidos. Seu sistema teórico possibilitou condições para a compreensão destes movimentos. Assim, dentre os fenômenos que compõem a configuração territorial, identificáveis nas relações sociais, estão compostos os Sistemas de Objetos (fixos) condicionando as formas de como se dão as ações e, de outro lado, os Sistemas de Ações (fluxos), originando um movimento, que, a cada momento, impõe-se com os conjuntos formados por objetos novos e ações novas tendem a ser mais produtivos e constituem num dado lugar, situações hegemônicas.

Todavia, a noção de espaço geográfico, percebido em sua forma e conteúdo, assim, a forma como a cidade foi concebida, não pode ser admitida, separadamente aos conteúdos que anima as formas. Torna-se compreensível neste momento inicial a noção de espaço entendido como *forma-conteúdo*, conforme Santos (2008). Este conteúdo que anima o espaço urbano pode ser melhor apresentável, na questão do Sistema de Transporte Urbano.

Assim, regionalmente o espaço intra-urbano configurado na RMB pode ser melhor compreendido a partir das condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. (VILLAÇA, 1998). Estes desejos movimentam os dinamismos sociais, econômicos e políticos na RMB. Reconhecendo estes desejos de deslocamentos, pode-se mensurar as condições da mobilidade urbana.

Em momentos anteriores já havíamos apresentado as especificidades das leituras a respeito do Sistema de Transporte Urbano, de modo a corrigir ranços, muitas vezes propagados pelos veículos de comunicação, bem como por estudos de órgãos vinculados às esferas de planejamento, que direcionam

ações ambíguas ou pensadas em apenas um seguimento de transporte, em detrimento dos demais. Os territórios das empresas são identificáveis, com o suporte do conceito de territorialidades, entendido como uma projeção destes agentes, sobre a base material geográfica (existencial); operacionalizados com instrumentos que assegurem a estrutura que promova a o reger, a gerência e a dominação do território pelo uso e apropriação, podendo este território, ser entendido a partir da sobreposição do reger, da gerência e da dominação. Sendo o território construído a partir do movimento, concebe-se a proposta de território-rede, tal como propõe Haesbaert (2012) apoiado em Deleuze e Guattari, expõe que a partir dos ritmos que se imbricam no contato com a base imaterial:

Como já comentamos Deleuze e Guattari (1997a) falam de um território como “ato”: “o território é de fato um ato que afeta os meios [*milieus*] e os ritmos, que os ‘territorializa’. O território é o produto da territorialização dos meios e dos ritmos” (p.120). O território, assim, não é apenas “coisa”, conjunto de objetos, mas, sobretudo, ação ritmo, movimento que se repete. Vimos ainda que Santos (1996) fala do território como sistema de objetos e de ações, de fixos e fluxos, mas que não se trata, contudo, apenas de objetos e ações, num sentido funcional, pois esses objetos e essas ações são sempre, também, carregados de diferentes significados, ou seja, são também simbólicos ou, como querem Deleuze e Guattari, “expressivos” - “há território quando o ritmo se torna expressivo”, dizem eles (HAESBAERT, 2012. p,281).

A este momento, observa-se o encontro das contribuições de Santos (2008) relacionáveis às contribuições de Deleuze e Guattari (1997a) aperfeiçoadas por Haesbaert (2012), permitindo a compreensão dos territórios em rede; contudo, em reforço a nossa proposição no entendimento das sobreposições de territorialidades pelos movimentos será referenciada nas continuidades e rupturas na composição das empresas de transporte público.

3 A TERRITORIALIZAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE



COLETIVO DA RMB: 2000 A 2008

Em 2000, as 27 empresas regulamentadas, naquele momento pela Companhia de Transportes do Município de Belém - CTBel, expressavam uma configuração territorial que expressavam, cinco perfis e operacionais, passíveis de serem mensuráveis e que muito justificam a configuração encontrada em 2008. Assim, como método investigativo separou-se as empresas em acordo com a apropriação e uso de determinadas porções territoriais do espaço metropolitano, as territorialidades foram identificadas a partir da hierarquia de dominância composta no perfil de operação dissolvidos em cada linha de ônibus.

Desta forma, em 2000, as territorialidades das empresas enquadravam-se, em cinco classes: *a)* empresas com operações em espaços comuns; *b)* empresas com domínios por vias; *c)* empresas como domínio em um bairro; *d)* empresas com domínio de dois a quatro bairros; *e)* empresa com domínio a partir de cinco bairros, conforme demonstramos no quadro seguinte:

As empresas de ônibus que se encontram no primeiro perfil, com operação em espaços comuns, apresentam maior grau de suscetibilidade frente às ações das demais, pois, a estas cabe deliberar aos operadores (motoristas, fiscais e despachantes), ações que fogem a operação logística, como: disputas envolvendo veículos das demais empresas, sobre a necessidade de garantir um número mínimo de passageiros. Assim, das 7 empresas que compõem o primeiro perfil, somente 3 possuíam linhas de operação única, as 4 restantes possuíam linhas de operação compartilhada, o que coloca estas empresas em uma condição de maior exposição às influências das demais, visto que estas não possuem um domínio operacional.

Quadro 1 – Territorialidades das empresas em 2000

Perfil operacional	Empresas	Total
a) empresas com operações em espaços comuns;	AN – AQ – AS – AX – AZ – BB – BC.	07
b) empresas com domínios por vias;	AA – AB – AD – AE – AH – AI – AL – AM – AP – BD – BF.	11
c) empresas como domínio em um bairro;	AV.	01
d) empresas com domínio de dois a quatro bairros;	AC – AG – AK.	03
e) empresa com domínio a partir de cinco bairros	AF – AJ – AR – AT – AU.	05
Total de empresas no período		27

Pesquisa de Campo.

Fonte: Castro, 2000 a 2008.

No segundo perfil encontram-se as empresas com domínios por vias, o que garante um público, a primeira vista dependente dos serviços destas, todavia, este perfil apresenta um quadro interessante; pois, das 11 empresas de ônibus com domínios por vias, para além destes domínios também possuíam operações em outros espaços, sendo 5 destas com operação única (inclui a via de domínio) e compartilhada; no segundo caso, a empresa adotava para a linha compartilhada estratégias para disputar em nível de rivalidade com as demais empresas. Seguindo com a análise das territorialidades das empresas de transporte coletivo em 2000. No terceiro perfil, encontra-se somente uma empresa, esta teve sua operação a partir de uma “ocupação espontânea” no extremo leste de Marituba, às proximidades de Benevides, sendo apenas uma linha de operação única.

No quarto perfil encontram-se 3 empresas de ônibus com domínios de dois a quatro bairros, onde o monopólio operacional é o fator de análise, destas uma empresa não apresenta um quadro de compartilhamento, operando sem concorrência direta e não promovendo a entrada em outros bairros; e duas, possuíam além dos domínios já “assegurados”, estabeleciam operações compartilhadas em outros bairros, rivalizando passageiros em outros bairros.

Para o último perfil, observam-se as empresas com territorialidades, mais consolidadas, monopólios operacionais; territorialidades estas compostas por 5 empresas, destas três possuíam operação única, a primeira a empresa Viação Forte (AF) na porção norte de Ananindeua; a segunda, a empresa Beira Alta Transportes (AJ) nos bairros do Distrito do Mosqueiro; a terceira, a empresa Auto Viação Icoaraciense (AR) nos bairros da porção norte do Distrito de Icoaraci e no Distrito de Outeiro. No mesmo perfil, encontram-se duas empresas com linhas de operação única e compartilhada, como assim, na quarta a empresa Nova Marambaia Transportes (AT) já apresentava seus domínios estabelecidos nos bairros do Distrito administrativo do Benguí, a quinta empresa Transmab (AU), operava com dois nomes, aqui se admite o nome Transmab, possuía seus domínios estabelecidos na porção sul do município de Ananindeua, e em Marituba, exceto a extremo leste na divisa com Benevides, onde opera a AV.

Em 2000, Belém e Região Metropolitana, possuíam quatro terminais de integração, onde as empresas realizavam a integração de suas linhas, o primeiro conhecido como a “Estação Marex” situado no bairro da Maracangalha atende as linhas da empresa Viação Perpetuo Socorro (AK), o segundo, com localização na BR-316 conhecido como “Estação BR-316 – I” no sentido bairro-centro situado no bairro da Providência, no sentido oposto a rodovia, já no sentido centro-bairro, localizava-se a “Estação BR-316 - II” terminal situado no bairro de Águas Lindas (Ananindeua) onde se realiza transbordos das linhas das empresas Transmab (AU), e/ou Águas Lindas (AU), e das empresas que compartilham linhas neste momento a empresa A Bragantina (AZ) e para a empresa Aero Club Transportes (AH); não possuindo transbordo para a linha 914 - Marituba/UFGPA, compartilhada com a empresa Viação Guajará (AI). O quarto terminal, localizado na Rodovia Mário Covas no bairro do Coqueiro (Ananindeua) tinha transbordo realizado pela empresa Viação Forte (AF). Estas conjunturas apresentam as empresas expoentes neste momento que exercem fortes dominâncias territoriais sobre as demais.

No segundo período de estudo deu-se em 2008, este foi elencado e devido a crise econômica mundial do período, que novamente promoveu rearranjos e significativas alterações nas territorialidades das empresas, de modo que de 2000 para 2008 foram criadas 23 novas empresas, destas duas entraram em falência antes de 2008; e das existentes no primeiro período de análise, 11 entraram em processo de falência até 2008. De modo que em 2008 a configuração das territorialidades das empresas apresentou a seguinte territorialidade no ano de 2008, conforme se apresenta no Quadro 02:

Quadro 2 – Territorialidades das empresas em 2008

Perfil operacional	Empresas	Total
a) empresas com operações em espaços comuns;	AB – AG – AM – BG – BS – BT – BU – BV – BZ – CA – CB – CC – CE – CF – CG – CH.	16
b) empresas com domínios por vias;	AA – AE – AI – AL – AP – BF – BR – CJ	08
c) empresas como domínio em um bairro;	BC – BM – BP – BQ	04
d) empresas com domínio de dois a quatro bairros;	AK – AV – BD – BJ – BL – BN	06
e) empresa com domínio a partir de cinco bairros	AF – AT	02
Total de Empresas		36

Pesquisa de Campo.

Fonte: Castro, 2000 a 2008.

Conforme expresso no Quadro 02 observa-se as territorialidades das empresas em 2008, utilizando dos mesmos parâmetros metodológicos da análise de 2000. Desta forma, no primeiro perfil empresas com operações em espaços comuns: observa-se que em 16 empresas que operavam espaços comuns, houve um aumento significativo de empresas que em se encontram neste perfil, intensificando ainda mais o nível de disputas, por maiores arrecadações, isso eleva a complexidade no entendimento das estratégias de elevação dos capitais destas.

Para o segundo perfil, empresas com domínios por vias, no período verifica-se que em 2008, 8 empresas determinavam suas territorialidades por vias, uma redução, se comparar as 11 empresas de ônibus existentes nesta condição em 2000. Ressalva-

se que este fato apresenta-se sobre uma nova configuração, pois, no período ocorreram dois processos de falência, em duas há divisões de capitais, e uma ascensão a outro perfil por meio de fusão de capital; além da inclusão de duas novas empresas originadas ao longo deste período; no perfil operacional seguinte.

No terceiro perfil, empresas com os domínios em um bairro, observa-se que 4 empresas encontra-se no perfil, tendo a empresa Expresso Michele (BC) migrado do primeiro perfil, após vencer a concorrência com a falida empresa Expresso Izabelense (BB); e as 3 demais originadas ao longo do período, a empresa Via Metropolitana (BM) a partir dos capitais da falida empresa Transmab (AU), a empresa Viação Princesa (BP) da empresa Auto Viação Icoaraciense (AR), e a empresa Transportes Bom Sucesso (BQ) com fortes relações com a empresa de transportes Intermunicipal Modelo. A única empresa que se encontrava neste perfil em 2000 ascendeu ao perfil seguinte, o que nos apresenta a importância de manter o domínio sobre o território, este sendo visto como recurso.

Para o quarto perfil em 2008, observa-se a elevação do número de empresas neste perfil delineando as bases territoriais destas, passando de 3 em 2000 para 6 empresas em 2008, destas uma permaneceu no perfil ao longo do tempo, uma entrou em falência, uma apresentou redução de capitais passando para outro perfil, sendo incluídas cinco empresas, uma pelo processo de ascensão por elevação de capital, outra ascensão por fusão de capitais elevando os domínios, e as três demais são empresas originadas por divisão e expansão de capitais.

Em comparação com o ano 2000, verifica-se que no quinto perfil, há uma considerável redução do número de empresas com territorialidades definidas acima de cinco bairros, reduzindo de 05 empresas em 2000 para apenas 02 no ano de 2008. A isso se deve, as divisões de capitais e processos de falências. É o que se observa no processo de falência da empresa Beira Alta Transportes (AJ), esta não apresentou relações com novas empresas, em transferência de veículos, estas ficaram para venda dos funcionários; as duas demais, a empresa Icoaraciense (AR) anos antes de decretar falência apresentava divisão de veículos nas linhas já existentes com empresas recentemente criadas; para a empresa Transmab

(AU) ela veio em processo de venda de suas linhas, mas passando os veículos existentes para as empresas criadas ao longo do período, após o estabelecimento das linhas a empresa decretou falência, todavia, seus veículos continuaram a operar nas novas empresas, muitos na mesma linha.

Para além desta pesquisa encontrou-se ao longo de sua jornada investigativa, as estratégias engendradas no plano econômico, e possuem importante relações com as (re) configurações do subsistema de transporte público de passageiros, as relações entre empresas, são resultantes das alterações de capitais destas, considerando as empresas existentes em 2000 e as existentes em 2008, sendo utilizado como parâmetro a aquisição/diminuição de linhas, passagem de linhas de operação compartilhada para operação única (*vice-versa*), o processo de falência e um caso de fusão de capitais entre duas empresas, conforme o Quadro 03:

Quadro 3 – Capitalização das empresas de ônibus no período de (2000 a 2008)

Característica	Empresa	Total
Aumento de Capital	AF – AI – AK – AL – AP – AT – AV – BC – BD.	09
Divisão de Capital	AB – AM – AR – BL.	04
Diminuição de Capital (sem divisão)	AG	01
Processo de Falência	AC** - AD - AH - AQ - AS - AU - AX - AZ - BB - BH - BK.	11
Sem alteração de Capital	AA - AE - AJ - AN - BF - BG*** - BJ*** - BM*** - BN*** - BQ - BP*** - BR*** - BS - BT*** - BU*** - BV*** - BZ.	17
Total		42

* - Estas empresas dividiram seus capitais para empresas novas no mesmo setor e em poucos meses entraram em processo de falência.

** - Dentre as demais empresas esta foi a única que apresentou um quadro de fusão de capitais.

*** - Estas empresas se enquadram nesta classe por serem de origem recente para o período, já surgiram de divisões de outras empresas, entre falidas e ativas.

Fonte: Pesquisa de Campo

Ano: 2000 a 2008.

Em 2000 a RMB possuía 27 empresas de ônibus regulamentadas para o transporte coletivo mantendo uma configuração territorial. Ao longo do período e já em 2008, Belém e Região Metropolitana apresentava o surgimento de 15 novas empresas, algumas oriundas das divisões de capitais das que entraram em processo de falência, equivalem ao total de 42 empresas de ônibus criadas na RMB até 2008. Destas observa-se o processo de falência de 11 empresas, restando 31 empresas de ônibus para atenderem a população da RMB em linhas de ônibus que se expressam no modo de operação único e compartilhado entre duas ou mais empresas.

Em comparação ao aumento de capitais das empresas, contudo, em muitos casos, o capital da empresa acaba subsidiando uma segunda, por vezes promovem o surgimento de outras, em determinados casos os veículos são redistribuídos, em outros, no processo de renovação da frota a empresa insere nas empresas surgidas a partir do processo de divisão de capital.

As empresas que apresentaram aumento de capitais, segundo o quadro 03, apresentam 9 empresas, observa-se que estas rivalizaram seus territórios por sobreposição de suas linhas e em alguns casos, se beneficiaram de obras de infraestruturas realizadas pelo poder público, o que reforçou os seus domínios e ampliou suas disputas por outros domínios. Este é o caso da empresa Viação Monte Cristo (AL) que se fortaleceram ao acompanhar a expansão da cidade para áreas, como o conjunto CDP, pós macrodrenagem da bacia do UNA. A empresa Viação Forte (AF), mante seu domínio na porção norte de Ananindeua, pouco uso de estratégias de sobreposição de itinerários, expandiu suas linhas acompanhando o adensamento urbano em bairros como o Icuí, Paar, Curuçambá e Guajará.

Ocorreram por sobreposição de itinerários e acordos entre empresas o aumento de capitais das empresas como a Viação Rio Guamá (AP) expandindo seu número de linhas, a empresa Nova Marambaia (AT) com expansão do número de linhas, a Autoviária Paraense (AV) também com expansão de linhas, adquiridas por uma empresa originada em 2002 e que

entrou em falência em 2005, a extinta empresa Transportes Florestas (BH), a empresa Expresso Michele que enfim teve seu crescimento ao assumir todas as linhas da extinta empresa Izelense Transportes (BB) falida em 2005, e por fim a empresa Belém-Rio Transportes, após assumir as linhas da extinta Belém-Lisboa Transportes, após processo de fusão de capital. Assim, das 11 empresas que entraram em processo de falência, uma se deu por fusão com uma empresa já existente, quatro entraram em processo de falência sem a passagem de veículos a outras empresas, e três entraram em processo de falência a partir da divisão de capital, onde as empresas originadas permaneceram em operação nas linhas, algumas de forma compartilhada.

Essas empresas que apresentam divisões de capitais observa-se que estas que das 4 empresas três dividiram suas linhas para operação compartilhada e somente uma, a empresa Águas Lindas Transportes (BL) teve suas linhas divididas sem operação compartilhada. Quanto às empresas que entraram em processo de falência, duas não possuíam 5 anos de operação, e possuíam domínios em espaços de uso comum; nas demais, observa-se que uma empresa se extinguiu por fusão, como já exposto. Quatro entraram em falência sem movimentação de veículos para outras empresas, e três que em momentos antecedentes à decretação de falência transferiram seus veículos para outras empresas criadas momentos antes; observou-se ainda as movimentações das empresas, Aero Club Transportes (AH) para a Transportes Pinheiro (BF), da A Bragantina Transportes para a empresa Viação Princesa (BP), e da empresa Transmab (AU) para as empresas Águas Lindas (BL), Via Metropolitana Transportes (BM) e Barata Transportes (BN).

Das 17 empresas que mantiveram seus capitais estão dois grupos, as empresas existentes já em 2000, são quatro empresas, destas duas tinham domínios por vias, uma em espaços de uso comum, e uma com domínios em mais de cinco bairros; o segundo grupo é composto pelas empresas originadas ao longo deste período, muitas por processo de divisão e/ou ramificação de capital, totalizando as 13 empresas. Desta forma, observa-se



o quanto o nível de acirramento entre empresas, molda níveis de disputa mais intensos, em que muitos resultam nos conflitos e entre empresários do subsistema de transporte público de passageiro, em Belém e Região Metropolitana.

4 CONSIDERAÇÕES

Este trabalho tem o intuito de compreender melhor como os acordos entre empresas essencialmente promoveram ações impactantes sobre as demais, como os acordos de grandes empresas com órgãos do poder público e/ou da iniciativa privada, possibilitaram o movimento de expansão do subsistema de transporte Público de passageiros no sentido da Região Metropolitana, em que grau de relacionamentos se encontra com os demais segmentos do setor de transporte em nível nacional. A condição econômica nacional tem forte influência sobre as empresas em nível local, os fabricantes de carrocerias de ônibus apresentam variações produtivas acompanhando os períodos das crises econômicas mundiais. Neste sentido, a categoria território é posta diante da sociedade entendida na pluralidade das relações urbanas, para as análises sobre os comportamentos das empresas, observa-se as territorialidades estabelecidas por uma rede de acordos de uso e apropriação, por vezes orientados pelas intensidades de fluxos.

De todo modo, este trabalho buscou apresentar as estratégias de empresas, de modo a garantir suas reproduções, onde a sobreposição de itinerários busca a manutenção de capitais enquanto mudanças promovidas pelo Estado, como o caso de projetos de macrodrenagem tiveram impactos positivos para uma determinada empresa em detrimento de outras. Por outro lado, o processo de valorização e áreas destinadas à moradia e ao comércio estiveram relacionadas a divisões de capitais de empresas, acirrando o grau de disputas, no subsistema. A consolidação das ocupações e o crescimento de municípios da região metropolitana levou à especulação das linhas, e, portanto das quebras de monopólios de empresas tradicionais.

Acredita-se ser um conjunto de condições que possibilitaram a reprodução do subsistema diante dos demais. Embora neste trabalho não tenha sido creditadas as alterações nos capitais das empresas, a questão da definição de tarifas e as passagens como fator determinante para ampliação ou retração dos capitais das empresas, acredita-se também que as territorialidades relacionadas às redes com maior ou menor intensidade de fluxos são capazes de prover análises relevantes para o estudo dos transportes urbanos.

No âmbito da geografia, os processos aqui tratados estão associados ao fato de que as empresas dilatam ou comprimem suas fronteiras, dependendo da articulação do capital. O que acompanha as observações de Haesbaert (2012) quando ainda em 1994, já esboçava a desterritorialização desenraizada manifestando-se em um processo de reterritorialização espacialmente descontínuo, cabendo em nossa análise, a partir das transformações dos perfis operacionais das linhas de ônibus em estudos, passando gradativamente de um perfil de operação única com monopólios bem definidos, passando ainda pelas reterritorializações dos capitais a partir de linhas de perfil operacional de modo de compartilhar linhas de ônibus.

A Companhia de Transportes do Município de Belém – CTBel, como responsável pelas empresas de ônibus que servem a metrópole, registrava 27 empresas existentes em 2000, adicionando as 15 surgidas ao longo deste período resultando em 42 empresas regulamentadas para operar, todavia, com o “processo de falência” tão evidente entre estas se observa a extinção das atividades de 11 empresas resultando em 2008 em 31 empresas de ônibus para atender a demanda populacional de Belém e Região Metropolitana. Assim, foi possível alcançar neste trabalho as (re) territorializações dos capitais a partir de linhas de perfil operacional de modo de compartilhar linhas de ônibus, obviamente não são todas, mas passou a ser mais frequentes entre as novas empresas originadas ao longo do período.

Quanto à rede se estabelece pelas articulações, dialéticas entre agentes e desates com os sindicatos, órgãos normalizadores,

que em um movimento dialético abre-se e fecham-se as ações de grupos empresariais, em diversos segmentos, normatizações, planos, políticas, projetos pensados em âmbito nacional.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT 15570 -**Transporte - Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros**. 2009.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano de mobilidade urbana**: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. - Ministério das Cidades, Brasília, 2007.

CAMARA, Gilberto; MONTEIRO, Antônio; DAVIS, Clodoveu. **Introdução à ciência da geoinformação**. São José dos Campos: INPE, 2001.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**. São Paulo: Contexto, 2006.

JICA. **The Masterplan Study on Urban Transport in Belem in The Federativa Republic of Brazil**. (Relatório Final) Japan International Cooperation Agency. 1991.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008a.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008b.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. Parte I e II. p. 43-213.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.